



Il Brennero e il muro

Riceviamo e pubblichiamo una lettera sulla barriera anti-migranti progettata dall'Austria al confine con l'Italia, che porterà con sé una serie di problemi di natura economica e politica. Tutto a causa di un muro, un oggetto architettonico

Convenzione di Shengen, 1990. I paesi firmatari accettano di aprire i propri confini (eliminando le dogane): libera circolazione di persone e merci all'interno dell'Unione europea. In Italia nel 1997 la Convenzione entra in vigore de facto, in Austria la cosa accade pochi mesi dopo, nel 1998. Nel marzo di quello stesso anno, il ministro dell'interno (all'epoca Giorgio Napolitano) stringe le mani della controparte austriaca, Karl Schlögl, inaugurando l'inizio di quello che si pensava potesse essere uno sviluppo e un progresso: la parziale eliminazione di istituzioni (come le frontiere) che avrebbero rappresentato un blocco, uno stallo, rispetto all'idea di un'Europa libera e unita.

Siamo nel 2016, **sono passati ventisei anni** dalla firma della Convenzione e quasi venti dall'entrata in vigore di Shengen **e sembra che sia tutto da rifare**. Il sempre maggior numero di migranti che richiedono asilo in Europa per scappare da atrocità spesso impossibili da immaginare, ha fatto scattare in piedi xenofobi e nazionalisti di ogni parte del continente. E con essi anche l'appello a ciò che viene dettato dall'articolo 23 della [Convenzione](#). Esso sancisce la possibilità di reintrodurre il controllo dei confini in caso di seria minaccia alla sicurezza interna dello Stato. La possibilità del controllo deve aver una durata non superiore ai 30 giorni, ma tale

periodo può essere prolungato (in base all'articolo 26) se chi decide di reintrodurre questi controlli informa gli altri Stati membri delle motivazioni che stanno dietro a questa scelta. Ora, [l'articolo 23 è stato già impugnato in più occasioni](#), si veda per esempio nel caso del summit del G8 a L'Aquila nel 2009, oppure per i vari incontri della Nato tenuti nei paesi europei. Ma qui e ora le cose sono profondamente differenti.

Da metà febbraio **l'Austria continua a legiferare in un'ottica di restringimento del numero di migranti** (attraverso la decisione di imporre un tetto massimo giornaliero di ottanta persone per coloro i quali richiedono asilo) e di chiusura dei confini, [dichiarando di schierare anche l'esercito](#) sul confine tra Austria e Italia. E c'è di più: la possibilità - che sta rivelandosi sempre più una realtà - della [costruzione di un vero e proprio muro](#) tra i due stati. Risale al 27 aprile infatti la [notizia](#) per cui l'Austria sta progettando una *"barriera di 370 metri [...] che prevederà anche l'installazione di strutture delegate al controllo e all'ispezione di veicoli e migranti"* proprio al valico del Brennero. Lo stesso luogo che doveva essere simbolo - o, quantomeno, uno dei simboli - di un'Europa libera. Questa barriera è previsto che tagli perpendicolarmente a est la carreggiata dell'autostrada A22 e a ovest quella della strada statale del Brennero. Il numero degli agenti salirà a duecentocinquanta, in modo tale da rendere capillare il controllo di uomini e merci tra i due Paesi.

Gli ordini di problemi che emergono da tutto ciò, possono essere distinti in due grandi categorie: problemi di carattere economico e problemi di carattere politico (umano?).

La barriera, insieme all'inseparabile attività di controllo che è implicata in questa, avrà pesanti ricadute sul trasporto di merci e sull'economia in generale. Il Brennero è il valico alpino con il maggior volume di merci trasportate ([29 milioni di tonnellate di merci ogni anno](#) a cui vanno sommati i 40 milioni trasportati attraverso la ferrovia); e una barriera, **un muro, si sa, blocca e prolunga i tempi dell'economia.**

"Il passo del Brennero è il più utilizzato in Italia, vi transitano 523 veicoli pesanti ogni ora, significa uno ogni sette secondi. Bloccarli tutti per i controlli significherebbe intasare le merci con conseguenti ritardi nelle consegne e un aggravio dei costi. Siamo preoccupati perché il settore è in crisi, la ripresa è fragile e questo significherebbe tornare indietro, perdere competitività. Speriamo davvero che non venga attuato", [spiega](#) Elisa Rodighiero, direttrice Cna di Mantova. In breve, il muro frenerebbe il commercio, facendo perdere competitività alle aziende, aumentando i costi di gestione prolungando i tempi dello spostamento delle merci

stesse. Ciò porterebbe la situazione economia a uno scenario [pre-Shengen](#), “azzerando trent'anni di integrazione [economica] comunitaria”, con i noli dei mezzi aumentati del 10%, un danno al settore dell'automotive e di conseguenza anche alla filiera dell'agroalimentare e del manifatturiero. Se costa di più il trasporto, inevitabilmente costerà anche di più ciò che viene trasportato.

Dal problema economico si passa a quello politico. **L'Europa sta perdendo, le spinte nazionaliste** (di un nazionalismo dal sapore ottocentesco, protezionista e xenofobo) **stanno sfaldando quello che era il sogno di uomini politici e gente comune**: un luogo non più dilaniato da guerre ma libero e pacifico. La progressiva erosione di uno dei punti fondamentali dell'Unione europea che avrebbe dovuto (e fors'anche potuto) portare all'eliminazione reale dei confini, sta prendendo sempre più piede: Danimarca, Norvegia e Svezia hanno già deciso di [sospendere Shengen](#) fino a maggio.

Tutto questo, cioè un appesantimento dei costi del commercio e lo sfaldamento di punti cardine dell'Unione europea, attraverso un muro, una barriera di filo spinato alta dai 2,5 ai 4 metri. Un “semplice” e banale oggetto architettonico – un muro, appunto – che ha una serie di effetti spaventosi, oltre che per l'economia, principalmente per le persone che sognano un futuro migliore in un altro luogo diverso da quello di nascita, ma che forse esiste solo come speranza e non come realtà. **Sono questi gli effetti di un muro: separare e dividere** (emblematico qui è lo striscione che pare ricopra il cartello dell'Unione europea al valico del Brennero). Ma un muro è anche, forse, il “primo” oggetto architettonico; subito dopo la superficie, esso si staglia perpendicolarmente a partire da questa e su di essa, segnandone la struttura e dividendola in due o più parti, facendoci dimenticare che entrambe sono identiche.

Fonte immagine di copertina: www.futuro-europa.it

About Author



Edoardo Fregonese

Nato a Torino (1991), dove si laurea in Filosofia presso l'Università degli studi nel 2015. Ad oggi collabora come independent scholar presso il Labont|Arch, sezione dedicata alla filosofia e all'architettura del Laboratory for Ontology (Labont - Università degli Studi di Torino), centro di ricerca fondato nel 1999 da Maurizio Ferraris e diretto da Tiziana Andina

[See author's posts](#)

[**+** Condividi](#)
